

DERWENT-ACC-NO: 1999-628521

DERWENT-WEEK: 199954

COPYRIGHT 2005 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Strap attachment for airbag apparatus in motor vehicle -  
has elliptical strap catcher attached by sewing on top of  
airbag fabric, and ends of strap are inserted between  
airbag fabric and elliptical ends of strap catcher

PATENT-ASSIGNEE: SEIREN CO LTD[SEIRN]

PRIORITY-DATA: 1998JP-0100256 (March 27, 1998)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE
PAGES MAIN-IPC		
JP 11278185 A	October 12, 1999	N/A
007 B60R 021/16		

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO
APPL-DATE		
JP 11278185A	N/A	1998JP-0100256
March 27, 1998		

INT-CL (IPC): B60R021/16

ABSTRACTED-PUB-NO: JP 11278185A

BASIC-ABSTRACT:

NOVELTY - An elliptical strap catcher (2) is attached by sewing on top of the airbag fabric centered around the inflator attachment hole. The ends of the straps (3) are inserted between the airbag fabric and the elliptical end section of strap catcher.

USE - For attaching straps to airbag apparatus in motor vehicle.

ADVANTAGE - Eliminates thread ravel while cutting thread catcher.

Increases

productivity in cutting strap catcher and offers good looking bag, as ends of

strap are inserted between the bag fabric and strap catcher.

DESCRIPTION OF

DRAWING(S) - The figure shows a plan view of strap attached to the airbag sewn

with strap catcher. (2) Strap catcher; (3) Strap.

CHOSEN-DRAWING: Dwg.3/10

TITLE-TERMS: STRAP ATTACH AIRBAG APPARATUS MOTOR VEHICLE ELLIPSE  
STRAP CATCH

ATTACH SEW TOP AIRBAG FABRIC END STRAP INSERT AIRBAG  
FABRIC ELLIPSE

END STRAP CATCH

DERWENT-CLASS: Q17

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N1999-465045

(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公 開 特 許 公 報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平11-278185

(43)公開日 平成11年(1999)10月12日

(51)Int.Cl.<sup>6</sup>

識別記号

F I

B 6 0 R 21/16

B 6 0 R 21/16

審査請求 未請求 請求項の数9 F D (全 7 頁)

(21)出願番号 特願平10-100256

(22)出願日 平成10年(1998) 3月27日

(71)出願人 000107907

セーレン株式会社

福井県福井市毛矢1丁目10番1号

(72)発明者 竹川 徹

福井県福井市毛矢1丁目10番1号 セーレン株式会社内

(74)代理人 弁理士 白崎 真二

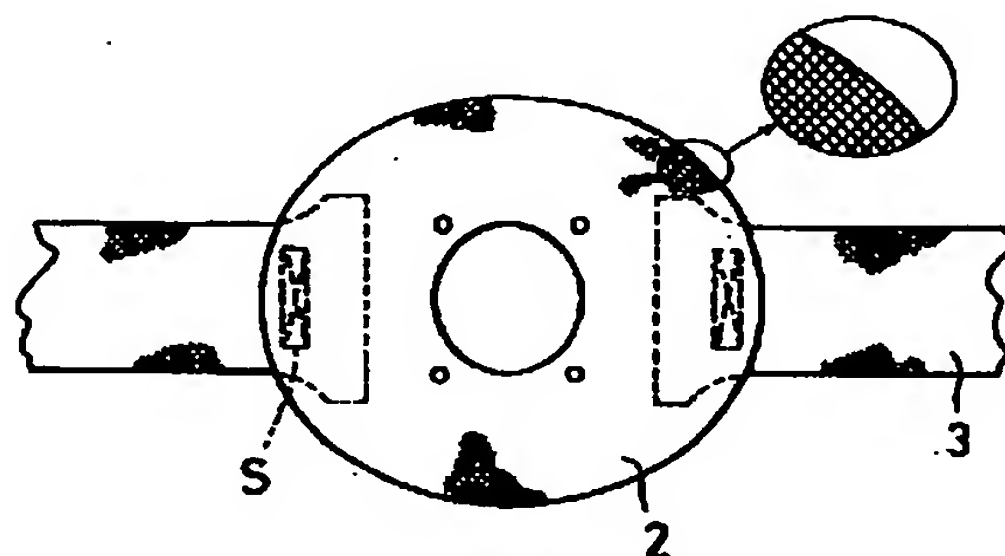
(54)【発明の名称】 エアバッグ及びその装置

(57)【要約】

【課題】 エアバッグにおいて、ストラップキャッチャの糸ホツレ等を無くし、且つ裁断時の歩留りを向上させること。

【解決手段】 本体布1を縫着してなるエアバッグの頂部A1とインフレーター用開口部A2に取り付けたストラップキャッチャ2との間に渡設されるストラップ3を備えたエアバッグであって、ストラップキャッチャ2が楕円形状をしており、この形状の両端がストラップ3との縫着による取付け部となっているエアバッグ。

【効果】 ストラップキャッチャの裁断時において糸ホツレがなくなり高品位のエアバッグが保証される。更に、ストラップキャッチャの裁断時の歩留りが向上してコスト的に優位となる。



## 【特許請求の範囲】

【請求項1】 本体布を縫着してなるエアバッグの頂部とインフレーター用開口部に取り付けたストラップキャッチャとの間に渡設されるストラップを備えたエアバッグであって、ストラップキャッチャが楕円形状をしており、この形状の両端がストラップとの縫着による取付け部となっていることを特徴とするエアバッグ。

【請求項2】 本体布を縫着してなるエアバッグの頂部とインフレーター用開口部に取り付けたストラップキャッチャとの間に渡設されるストラップを備えたエアバッグであって、ストラップキャッチャが楕円形状の両端領域を一部削除した形状をしており、この形状の両端がストラップとの縫着による取付け部となっていることを特徴とするエアバッグ。

【請求項3】 インフレーター用開口部の構造が、下側から順次、第1補強布、本体布、ストラップキャッチャ、第2補強布、第3補強布の5層からなることを特徴とする請求項1又は2記載のエアバッグ。

【請求項4】 インフレーター用開口部の構造が、下側から順次、本体布、第1補強布、ストラップキャッチャ、第2補強布の4層からなり、該第2補強布が延長してストラップとの縫着部が覆われていることを特徴とする請求項1又は2記載のエアバッグ。

【請求項5】 インフレーター用開口部の構造が、下側から順次、第1補強布、本体布、第1ストラップキャッチャ、第2ストラップキャッチャ、第2補強布の5層からなり、2枚のストラップキャッチャの間にストラップが把持されて縫着されていることを特徴とする請求項1又は2記載のエアバッグ。

【請求項6】 インフレーター用開口部の構造が、下側から順次、本体布、ストラップキャッチャ、第1補強布、第2補強布の4層からなることを特徴とする請求項1又は2記載のエアバッグ。

【請求項7】 インフレーター用開口部における最外周の縫い目により、最上層の補強布がストラップキャッチャと切り離された状態で縫着されていることを特徴とする請求項3、4、又は6、記載のエアバッグ。

【請求項8】 インフレーター用開口部における最上層の補強布とストラップキャッチャとが一体に縫着された外側周の縫い目の縫糸として、耐熱性を有する縫糸が使用されていることを特徴とする請求項5記載のエアバッグ。

【請求項9】 上記請求項1～8の何れか1項記載のエアバッグを備えたエアバッグ装置。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、車両に装備され、車両の衝突事故時、瞬時に膨張して乗員を保護するエアバッグ装置のエアバッグ袋体（以下、エアバッグという）に関し、更に詳しくは、エアバッグの乗員方向への

膨張を規制する膨張規制用帯状体（以下ストラップと称す）に結合されるストラップキャッチャに関するものである。

## 【0002】

【従来の技術】自動車による衝突時、乗員を保護する装置として、エアバッグ装置が知られている。このエアバッグ装置は、衝突などの所定以上の急激な衝撃を受けたときに乗員と車体の間に膨出展開して、乗員が受ける衝撃を吸収緩和するものである。そして、このエアバッグ装置は、衝突による急激な減速を検知するセンサ、センサからの信号を受けて高圧ガスを発生するインフレーター、インフレーターからの高圧ガスにより膨出展開して乗員の衝撃を緩和するエアバッグ、エアバッグシステムが正常に機能しているか否かを判断する診断回路等を備える。このようなエアバッグ装置に使用されるエアバッグは、好適には2枚の布帛の外周縁を縫着してなるエアバッグの場合膨張形状が略円盤状に形成されている。

【0003】一般に、エアバッグの基部にはインフレーター挿入用の開口部を設け、この開口部の周縁部をインフレーター周面のフランジ部とリング状の取付け用リテーナとで挟着固定する構造になっている。エアバッグ装置が作動するときは、インフレーターからの高温のガスがインフレーター用開口部付近に直接噴射されるため、エアバッグに急激な膨張が起こり、インフレーター開口部の周縁には瞬時的に大きなテンションが加わる。このため、エアバッグのインフレーター用開口部の周縁部にはインフレーターとエアバッグとの取付け強度等の向上を図る上で、通常、インフレーター用開口部と同心円状の開口部を有するドーナツ状の補強布が重合して取り付けられている。

【0004】ところで、エアバッグの膨張初期においては、エアバッグはインフレーターからの噴出ガスによってその噴出方向、すなわち乗員側への方向（縦方向）に1次的に大きく突出し、横方向の膨らみが遅れるという問題がある。この様な乗員側へエアバッグの異常突出を制限して乗員への衝撃を緩和するために、エアバッグの内部にその展開形状を制限するストラップが取り付けられている。その取付けは、エアバッグの頂部とインフレーター用開口部との間に渡設されるものである。詳しくは、エアバッグの頂部付近の内側に縫着にされた複数の帯体を有するストラップが、その下端部をエアバッグのインフレーター用開口部の本体布に縫着された構造となっている。

【0005】そしてインフレーター用開口部の周縁部分に対して、ストラップの帯体の端部を接合して縫い付ける構造であるので、該開口部の周縁部分には帯体の端部の厚みによる凹凸が生じ、これが原因となって、ガス発生器を取り付けたときに気密性が保てず、ガス漏れが生じる危険性を含んでいた。このようなことから、ストラップの端部をエアバッグのインフレーター用開口部付近に直接接合させないように、インフレーター開口部に、いわゆ

るストラップキャッチャを添設して、ストラップの端部をストラップキャッチャに縫い付け結合したものが開発された。

【0006】この方式においては、ストラップの端部をストラップキャッチャに取り付け易くするために、例えば、実用新案登録公報第2507414号にも開示されている如く、ストラップキャッチャの周縁にも放射状に延出した脚片部を設け、該脚片部にストラップ端部を取り付ける手法を採用している。

【0007】

【発明が解決しようとする課題】しかし、このようにストラップが放射状の脚片部（通常は、図10の従来例に示す脚片部よりかなり長いものである）を持つものであると、次のような問題点がある。その一つは、裁断時の歩留りが極めて悪くなることである。すなわち、放射状の脚片部があるため、反物状のエアバッグ用基布材から歩留まりの良い裁断をすることは無理があり、その基布材のロス率は極めて大きい。従って、裁断後に廃棄する分が多く、エアバッグとしてのコストアップの原因にもなっている。

【0008】他の一つは、上記引例にあるようにストラップキャッチャの端部が直角に近い裁断形状であるために、反物基布からナイフ裁断する場合、きれいに切断しにくく、図10の従来例に示すように糸のホツレなどが発生し易いことである。特にノンコートの反物基布から裁断する場合はホツレが多くなる。また、裁断した後の縫製の段階でもそのホツレが拡大波及する。加えて、裁断、特にレーザー裁断するときには、角部においては裁断速度が遅くなり、裁断時間のロス等の問題がある。本発明は、このような技術的背景をもとになされたものである。

【0009】すなわち、その目的とするところは、エアバッグにおいて、ストラップキャッチャの糸ホツレ等を無くし、且つ裁断時の歩留りを向上させることである。

【0010】

【課題を解決するための手段】以上のような目的を解決するために、鋭意研究した結果、ストラップキャッチャの形状を特定のものに限定することにより、上記のようなホツレや歩留りが解決することが分かった。本発明はこのような知見のもとになされたものである。

【0011】即ち、本発明は、(1)、本体布を縫着してなるエアバッグの頂部とインフレータ用開口部に取り付けたストラップキャッチャとの間に渡設されるストラップを備えたエアバッグであって、ストラップキャッチャが楕円形状をしており、この形状の両端がストラップの縫着による取付け部となっているエアバッグに存する。

【0012】そして、(2)、本体布を縫着してなるエアバッグの頂部とインフレータ用開口部に取り付けたストラップキャッチャとの間に渡設されるストラップを備

えたエアバッグであって、ストラップキャッチャが楕円形状の両端領域を一部削除した形状をしており、この形状の両端がストラップとの縫着による取付け部となっているエアバッグに存する。

【0013】そしてまた、(3)、インフレータ用開口部の構造が、下側から順次、第1補強布、本体布、ストラップキャッチャ、第2補強布、第3補強布の5層からなる上記(1)又は(2)のエアバッグに存する。

10 【0014】そしてまた、(4)、インフレータ用開口部の構造が、下側から順次、本体布、第1補強布、ストラップキャッチャ、第2補強布の4層からなり、該第2補強布が延長してストラップとの縫着部が覆われている上記(1)又は(2)のエアバッグに存する。

【0015】そしてまた、(5)、インフレータ用開口部の構造が、下側から順次、第1補強布、本体布、第1ストラップキャッチャ、第2ストラップキャッチャ、第2補強布の5層からなり、2枚のストラップキャッチャの間にストラップが把持されて縫着されている上記(1)又は(2)のエアバッグに存する。

20 【0016】そしてまた、(6)、インフレータ用開口部の構造が、下側から順次、本体布、ストラップキャッチャ、第1補強布、第2補強布の4層からなる上記(1)又は(2)のエアバッグに存する。

【0017】そしてまた、(7)、インフレータ用開口部における最外周の縫い目により、最上層の補強布がストラップキャッチャと切り離された状態で縫着されている上記(3)、(4)、又は(6)、のエアバッグに存する。

30 【0018】そしてまた、(8)、インフレータ用開口部における最上層の補強布とストラップキャッチャとが一体に縫着された外側周の縫い目の縫糸として、耐熱性を有する縫糸が使用されている上記(5)のエアバッグに存する。

【0019】そしてまた、(9)、上記(1)～(8)の何れか1のエアバッグを備えたエアバッグ装置に存する。

【0020】

40 【発明の実施の形態】〔第1の実施の形態〕図1は本発明におけるエアバッグAを示したものであり、図2はその断面図である。エアバッグAは、2枚の本体布1の縫着により形成されており、内部に、展開形状を規制するストラップ3が取り付けられている。ストラップ3は、エアバッグの頂部A1とインフレータ用開口部A2との間に渡設されている。なお、インフレータ用開口部A2とは、エアバッグAの開口穴H及びその周囲の図示しないインフレータが装着される部分領域をいう。

50 【0021】図3は、ストラップ3とストラップキャッチャ2との相互の取付け状態を示す図である。図4は、楕円形状をしたストラップキャッチャ2とその一部拡大を示す。ここでストラップキャッチャ2は、楕円形状に



形成されており、各両端の部分にストラップ3が取り付けられている。ストラップ3の端部は、等幅か図のように先にかけて拡大するように形成されている。ストラップキャッチャ2に対するストラップ3の取付けは、両者の重なり部分を一定の面積の範囲で縫着することにより取り付けられる。

【0022】ところで、本体布1、ストラップキャッチャ2、ストラップ3及び補強布の材質としては、繊維布帛が用いられ、例えば、ナイロン6, 66, 46等のポリアミド繊維、パラフェニレンテレフタルアミド、及び芳香族エーテルとの共重合体などに代表される芳香族ポリアミド繊維（アラミド繊維）、ポリアルキレンテレフタレートに代表されるポリエステル繊維、全芳香族ポリエステル繊維、ビニロン繊維、レーヨン繊維、超高分子量ポリエチレンなどのポリオレフィン繊維、ポリオキシメチレン繊維、パラフェニレンサルホン、ポリサルホンなどのサルホン系繊維、ポリエーテルエーテルケトン繊維、ポリエーテルイミド繊維、炭素繊維、ポリイミド繊維などがある。場合によっては、ガラス繊維、セラミック繊維、金属繊維などの無機繊維を単独または併用使用してもよい。

【0023】また布組織は、織物、編物、不織布などの何れであってもよく、例えば、織物の場合は平織、朱子織、綾織、パナマ織、袋織などがあり、編織の場合は経編み、丸編みなどがある。更にこれらはコーティングしてあってもノンコートでもよい。

【0024】コート品の場合の付与する樹脂としては、例えばクロロアレンゴム、ハイバロンゴム、フッ素ゴムなどの含ハロゲンゴム、シリコンゴム、エチレンプロピレンゴム、エチレンプロピレン三元共重合ゴム、ニトリルブタジエンゴム、スチレンブタジエンゴム、イソプレンイソアレンゴム、ウレタンゴム、アクリルゴム等のゴム類、または塩化ビニル樹脂、塩化ビニリデン樹脂、塩素化ポリオレフィン樹脂、フッ素樹脂などの含ハロゲン樹脂、ウレタン樹脂、アクリル樹脂、エステル樹脂、アミド樹脂、オレフィン樹脂、シリコン樹脂などの樹脂類であり、単独または併用使用される。

【0025】なお、図5は、楕円形状の両端領域を一部削除（カット）した形状のストラップキャッチャ2とその一部拡大を示すが、この例については、後述する。

【0026】図6（A）は、開口部付近におけるストラップキャッチャ2に対するストラップ3の取付構造を示す図である。図6（B）は、ストラップ3、ストラップキャッチャ2、本体布1、補強布4、5、6等の配置関係を示す展開図である。

【0027】取付構造としては、本体布1の下側には第1補強布4が、上側にはストラップキャッチャ2が、その上側には別の第2補強布5が、その上側には更に別の第3補強布6が配置され、計5枚層構造となっている。この最上側の第3補強布6の上面には、耐熱性樹脂のコー

ーティング（例えばシリコンコーティング）が施されている。そのため、高熱のガスが導入された場合でもこの部分の耐熱性が保証される。

【0028】各枚層の縫い方については、2つの周の縫い目により5枚層の全部が縫着され、最外周の縫い目SLより下から4枚層（第1補強布4、本体布1、ストラップキャッチャ2、第2補強布5の計4枚）のみが縫着されており、第3補強布6はストラップキャッチャ2と一体には縫着されていない。すなわち、第3補強布6が切り離された状態となっているのは、そうでないと高熱のガスが第3補強布6の縫い目に直接吹き付けられ、縫糸が切れ、規制力が無くなるからであるその結果、ストラップキャッチャ2の外側が剥がれてストラップ3の乗員側への方向への規制長が長くなり機能しなくなるからである。

【0029】〔第2の実施の形態〕図7（A）は、開口部付近におけるストラップキャッチャ2に対するストラップ3の取付構造を示す図である。図7（B）は、ストラップ3、ストラップキャッチャ2、本体布1、補強布4、5等の配置関係を示す展開図である。

【0030】取付構造としては、本体布1の上側には第1補強布4が、その上側にはストラップキャッチャ2が、更にその上側には第2補強布5が配置され、計4枚層となっている。ここでは第2補強布5が延長され、ストラップキャッチャ2とストラップ3との縫着部が完全に覆われた状態となっている。また第2補強布5及びストラップ3の上面には、耐熱性を付与するため樹脂コーティング（例えばシリコンコーティング）が施されている。

【0031】そのため、衝突時、インフレーター用開口部A2（詳しくは、開口穴H）から高熱のガスが導入された場合でも、直接ガスの当たる第2補強布5及びストラップ3の上面の耐熱性が保証される。しかも、ストラップキャッチャ2とストラップ3との縫着部は第2補強布5によって覆われているので、ガスの直接的な噴射を受けることなく耐熱性は確実に保証される。

【0032】各枚層の縫い方については、1つの周の縫い目により4枚層の全部が縫着され、最外周の縫い目SLにより下から3枚層（本体布1、第1補強布4、及びストラップキャッチャ2の計3枚）のみが縫着されており、第2補強布5はストラップキャッチャ2と一体には縫着されていない。すなわち、切り離された状態で縫着されているのは、そうでないと高熱のガスが第2補強布5の縫い目に直接吹き付けられ、縫糸が切れ、規制力が無くなるからである。

【0033】〔第3の実施の形態〕図8（A）は、開口部付近におけるストラップキャッチャ21、22に対するストラップ3の取付構造を示す図である。図8（B）は、ストラップ3、ストラップキャッチャ21、22、本体布1、補強布4、5等の配置関係を示す展開図であ

る。

【0034】取付構造としては、本体布1の下側には第1補強布4が、上側には第1ストラップキャッチャ21が、その上側には別の第2ストラップキャッチャ22が、更にその上側には別の第2補強布5が配置され、計5枚層となっている。第1と第2の2枚のストラップキャッチャ21、22の間には、ストラップ3の端部が把持される状態で縫着されている。このため、ストラップキャッチャとストラップ3との相互の固定力がより確実である。

【0035】この最下側の第1補強布4の下面（図でいう）には、耐熱性を付与するため樹脂等のコーティング（例えばシリコンコーティング）が施されている。また、本体布1、第2ストラップキャッチャ22、ストラップ3、及び第2補強布5の各上面（図でいう）にも、同様にシリコン等のコーティングが施されている。そのためインフレータ用開口部A2（詳しくは、開口穴H）から高熱のガスが導入された場合でも、直接ガスの当たる殆どの部分の耐熱性が保証される。

【0036】各層の縫い方については、2つの周の縫い目により5枚層の全部が縫着され、最外周の縫い目S1により下から2枚層（本体布1と第1補強布4の計2枚）のみが縫着されている。この例では最上層の補強布とストラップキャッチャ2とを一体に逢着するための2本の縫い目のうち、外側周の縫い目S<sub>2</sub>の縫糸に特に耐熱糸を使用しているため、高熱のガスがその縫い目S<sub>2</sub>に直接吹き付けられても、縫糸が裁断するようなことがない。

【0037】〔第4の実施の形態〕図9（A）は、開口部付近におけるストラップキャッチャ2に対するストラップ3の取付構造を示す図である。図9（B）は、ストラップ3、ストラップキャッチャ2、本体布1、補強布4、5等の配置関係を示す展開図である。

【0038】取付構造としては、本体布1の上側にはストラップキャッチャ2が、更にその上側には第1補強布4が、更に上側には更に第2補強布5が配置され、計4枚層となっている。

【0039】各層の縫い方については、2つの周の縫い目により4枚層の全部が縫着され、最外周の縫い目S1により下から3枚層（本体布1、ストラップキャッチャ2、及び第1補強布4の計3枚）のみが縫着されており、第2補強布5はストラップキャッチャ2と一体には縫着されていない。すなわち、切り離された状態で縫着されているのは、そうでないと高熱のガスが第2補強布5の縫い目に直接吹き付けられ、縫糸が切れ、規制力がなくなるからである。

【0040】以上、第1～第4の実施の形態を述べたが、これらの実施の形態に使用されている楕円形状のストラップキャッチャ2は、従来のような顕著な脚片部を備えないので、反物状の材料布材から裁断する場合、極

めて歩留りが良くなる。一方、楕円形状のストラップキャッチャ2は、その裁断周囲がなだらかで角がないため布を構成している糸のホツレWが生じにくい。参考までに、図10に示す如く、従来のストラップキャッチャ2のような裁断周囲に角部、特に鋭角部がある場合は、糸のホツレWが極めて生じ易い。

【0041】更に、本発明の楕円形状のストラップキャッチャ2は、その両端領域にストラップ3に対する取付け部を十分確保でき取付け易さも保証される。以上述べてきたような、楕円形状のストラップキャッチャ2の第1～第4の実施の形態と同じことが、図5に示す楕円形状の両端領域を一部削除した形状の略楕円形状のストラップキャッチャ2においても言える。

【0042】図5の場合、裁断周囲に角部が存在するが、その切断角（ $\alpha$ ）が十分鈍角なことから、ストラップキャッチャ2の布材の糸のホツレWが生じ難いことが実験でも分かっている。因みに、図10に示す如く従来のストラップキャッチャ2においては、切断角（ $\alpha$ ）が直角に近くなっており、糸は極めてホツレ易い。

【0043】本発明は、上述した実施の形態に限られるものではなく、その目的に則したものであれば種々の変形が可能である。例えば、耐熱性樹脂などのコーティング（例えばシリコンコーティング）は、より多くの層に施してもよく、両側面に施すことも当然可能である。また、例えば補強布の数及びその位置は、適宜選択して適用するものである。

【0044】

【発明の効果】以上説明したように、本発明のエアバッグは、ストラップキャッチャの裁断時において糸ホツレがなくなり高品位のエアバッグが保証される。更に、ストラップキャッチャの裁断時の歩留りが向上してコスト的に優位となる。

【図面の簡単な説明】

【図1】図1は本発明の実施の形態におけるエアバッグを示したものである。

【図2】図2はその断面図である。

【図3】図3は、ストラップとストラップキャッチャとの相互の取付け状態を示す図である。

【図4】図4は、楕円形状を持つ本発明のストラップキャッチャの例を示す。

【図5】図5は、楕円形状の両端領域を一部削除した形をもつ本発明のストラップキャッチャの例を示す。

【図6】図6は、第1の実施の形態を示し、（A）は開口部に付近におけるストラップキャッチャに対するストラップの取付構造を示す図であり、（B）は、ストラップ、ストラップキャッチャ、本体布、補強布等の展開図である。

【図7】図7は、第2の実施の形態を示し、（A）は開口部に付近におけるストラップキャッチャに対するストラップの取付構造を示す図であり、（B）は、ストラ

ブ、ストラップキャッチャ、本体布、補強布等の展開図である。

【図8】図8は、第3の実施の形態を示し、(A)は開口部に付近におけるストラップキャッチャに対するストラップの取付構造を示す図であり、(B)は、ストラップ、ストラップキャッチャ、本体布、補強布等の展開図である。

【図9】図9は、第4の実施の形態を示し、(A)は開口部に付近におけるストラップキャッチャに対するストラップの取付構造を示す図であり、(B)は、ストラップ、ストラップキャッチャ、本体布、補強布等の展開図である。

【図10】図10は、従来のストラップキャッチャの例を示す。

【符号の説明】

1…本体布

2…ストラップキャッチャ

21…第1ストラップキャッチャ

22…第2ストラップキャッチャ

3…ストラップ

4…第1補強布

5…第2補強布

6…第3補強布

A…エアバッグ

A1…頂部

10 A2…インフレーター用開口部

H…開口穴

S…縫い目

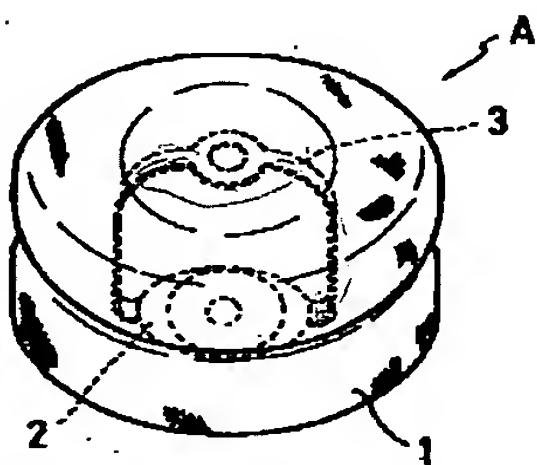
S<sub>L</sub>…縫い目

S<sub>a</sub>…縫い目

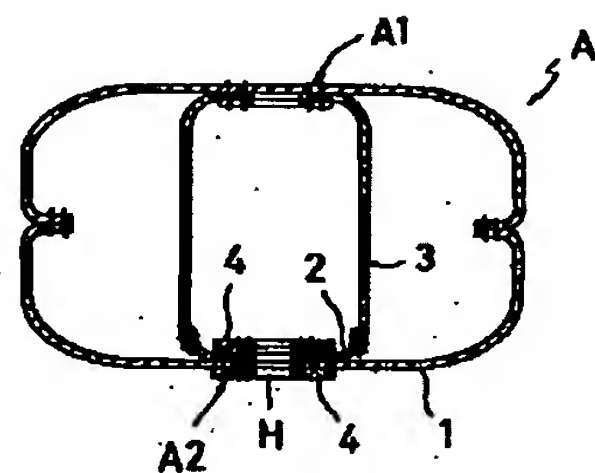
S<sub>1</sub>…縫い目

W…(糸の) ホツレ

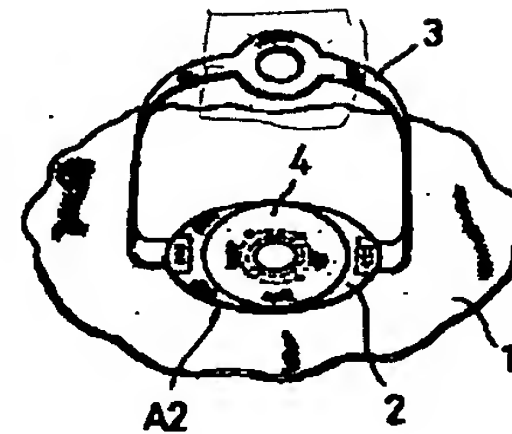
【図1】



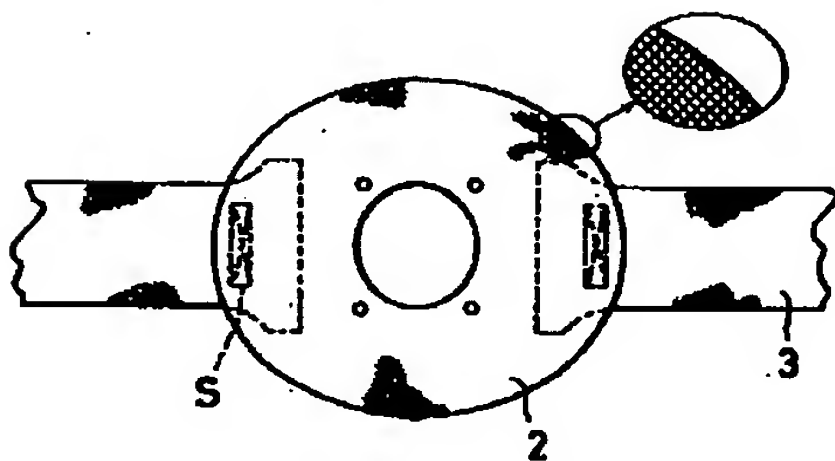
【図2】



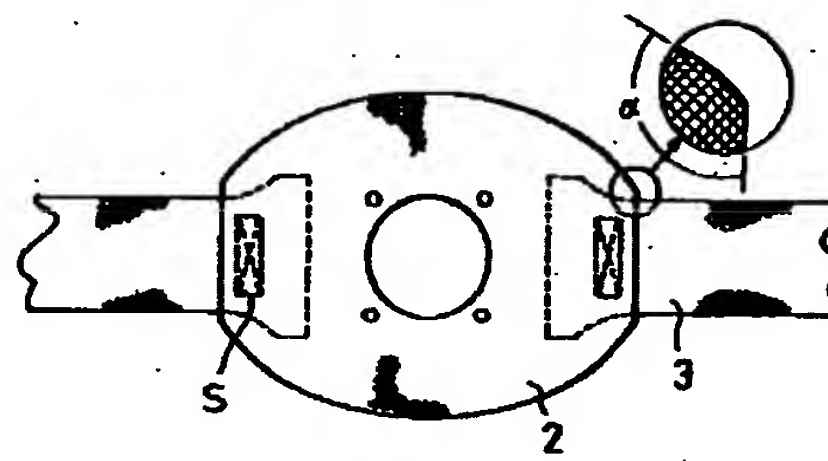
【図3】



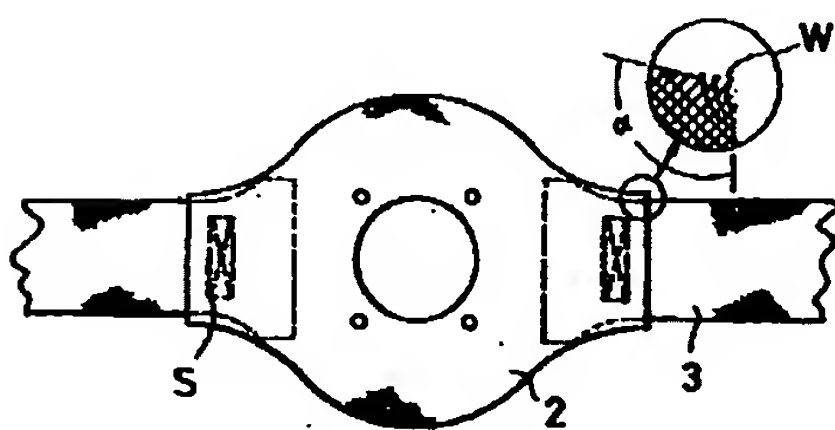
【図4】



【図5】

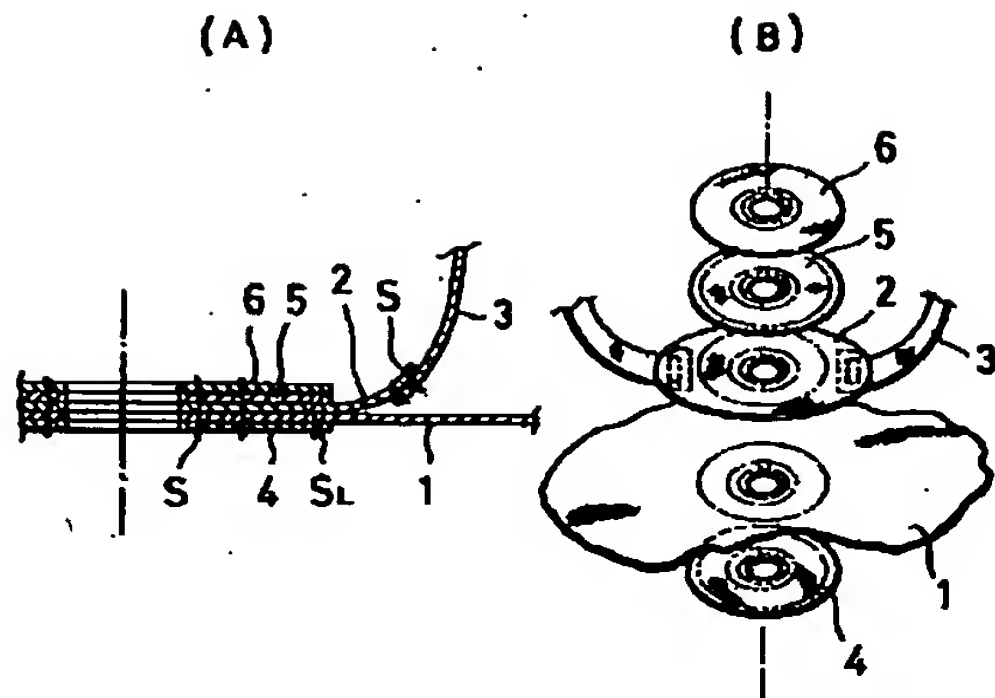


【図10】

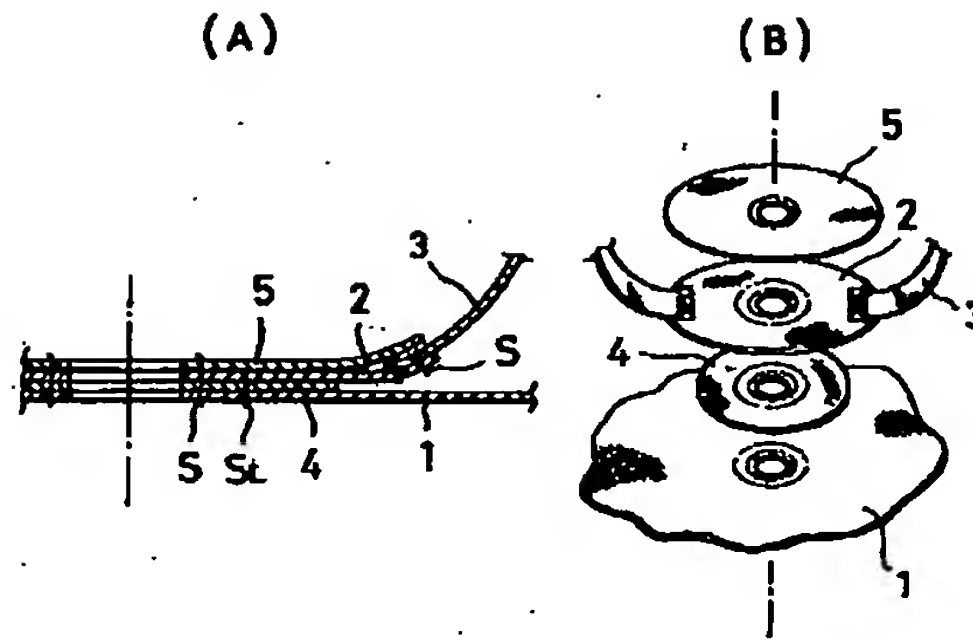




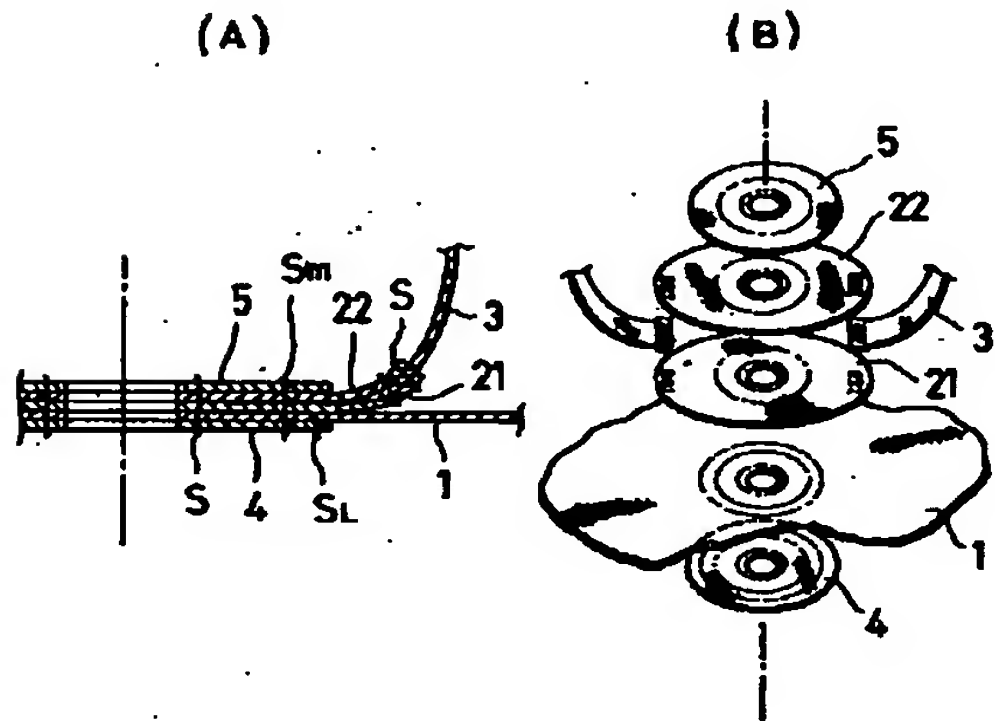
【図6】



【図7】



【図8】



【図9】

